HEFT 21 / BERLIN, 14. OKTOBER 1941

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHSLUFTFAHRTMINISTERIUMS

Das deutsche Torpedo-Flugzeug

Großer Bildbericht in diesem Heft

Der Flugzeugtorpedo ist zu einer wirksamen Waffe geworden, die der Feind auf allen Meeren zu fürchten hat. Das Bild zeigt eine mit zwei Torpedos ausgerüstete Heinkel He 111. Vorn in der Vollsichtkanzel der Torpedoschütze

Aufn. PK Luftwaffe (Alex Stöcker)

Inselfort im Bombenhagel

Stuka-Angriffe

auf eine beherrschende Artilleriestellung in der Mündungsbucht von Bug und Dnjepr

An der strategisch wichtigen Verengung der Bucht, in die Bug und Dnjepr zum Schwarzen Meer hin münden, liegt eine Leuchtturminsel, die von den Sowjets zu einem starken Fort ausgebaut worden war. Die Kasematten und Bunkeranlagen mit ihren weitreichenden schweren Geschützen bildeten eine ständige Bedrohung des bereits von den deutschen Truppen besetzten Küstengebietes und der wichtigen Industriestadt Nikolajew. Das Inselfort mußte unbedingt niedergekämpft werden. Zu diesem Zweck wurden Stukas Junkers Ju 87 eingesetzt, die in zweimaligem Angriff die gewaltigen Betonbauten zerstörten und die Geschütze durch wohlgezielte Bombenwürfe außer Gefecht setzten. Trotz stärkster Abwehr kehrten sämtliche eingesetzten Sturzkampfflugzeuge zu ihren Einsatzhäfen zurück

Längs der schroffen Klippen, die jäh zur Schwarzmeerküste hin abfallen, ziehen die Stukas, von ihren eigenen Schatten begleitet, dicht über das Wasser dahin. — Rechts: Dort unten liegt das Inselfort, das die Sowjets noch in zähem Widerstand halten. Die erste Bombe ist geworfen worden, um den Einfluß des Windes auf den Zielwurf festzustellen. Der Treffer liegt noch nicht unmittelbar bei den Geschützstellungen, die an den runden Sockeln deutlich zu erkennen sind. — Zum Bilde unten: Nun aber ist für die Sowjets die Hölle los. Explosionspilz auf Explosionspilz wächst über der kleinen Insel empor. Zwei Ketten der Sturzkampfflugzeuge haben bereits gründliche Arbeit getan. Den größten Erfolg erzielte der Kommandeur selbst, der eine Munitionskammer getroffen hatte

Aufnahmen PK Grosse (PBZ)

Eine Bombe ist mitten in die Artilleriestellungen geschlagen. Die mächtig hochschlagenden schwefelgelben Rauchsäulen vermitteln eine Vorstellung, wie gewaltig die Explosion auf die einzelnen Geschützteile gewirkt hat. Wie ein Aufklärer später feststellen konnte, hatten sich die Fundamente der Geschütze so weit gelockert, daß die Rohre abwärts gerichtet waren. Sogar die schweren Panzerschützenschilde waren zerborsten. — Zum Bilde unten: Die Rauchpilze der explodierenden Bomben sind immer näher an die Geschützstellung herangerückt. Dick schwelen die Brandwolken über den Kasemattenanlagen — das Inselfort ist unschädlich gemacht

Am Rande des Feldflugplatzes

Stachlig aber harmlos. Zwei kleine Igelkinder zu Besuch bei unseren Jagdfliegern auf einem Frontflughafen
Aufn. PK Küke (Weltbild)

Unterhaltsames Zwischenspiel . . . So groß sind die Reifen der Heinkel He 111, daß ein Mann „bequem" darin Platz findet
Aufn. PK Blaschka (Weltbild)

Der Truppenzahnarzt bei der Arbeit. Man sieht es dem Gesicht des Patienten an, daß er sich unter den geschickten Händen des Zahndoktors gut aufgehoben fühlt
Aufn. PK Schödl (Atlantic)

Torpedoflugzeuge in Front

Innerhalb der deutschen Luftwaffe ist das Torpedoflugzeug in jüngster Zeit zu einem Kampfinstrument entwickelt worden, das dem Gegner bereits großen Schaden zugefügt hat. Neben dem Schiffstorpedo ist jetzt also auch der Flugzeugtorpedo zu einer ständigen Gefahr für die britische Schiffahrt auf allen Meeren geworden. Der Adler bringt in diesem Heft eine geschlossene Bildreihe über den Einsatz von Torpedoflugzeugen. Während das Titelbild ein mit Torpedos ausgerüstetes Kampfflugzeug vom Baumuster Heinkel He 111 zeigt, handelt es sich bei diesem Bildbericht um das Schwimmerflugzeug Heinkel He 115, das ebenfalls mit großem Erfolg als Torpedowaffe verwendet wird

Vor dem Start zum Feindflug. Mit dem Transportkarren wird der Flugzeugtorpedo, während das Flugzeug noch am Lande vertäut liegt, durch das Bodenpersonal auf einen zwischen den Schwimmern befindlichen Prahm gerollt

Eine Heinkel He 115 wird zum Torpedoflug startklar gemacht. Zwischen den Schwimmern ist unter dem Rumpf und über dem noch am Flugzeug festgemachten Prahm deutlich der Torpedo zu erkennen

Rechts: Nach dem Anflug in geringer Höhe über der Wasserfläche mit dem Kurs auf das zu zerstörende Ziel ist der Torpedo soeben ausgeklinkt worden und schießt nun auf das Schiff zu

Vor dem Einsatz im Kampf gegen die britische Schiffahrt wird jeder Flugzeugtorpedo auf einem Schießstand aus Torpedorohren eingeschossen. Auf dem Bild links wird der schießbereite Torpedo in das Rohr eingeführt

Aufnahmen PK Luftwaffe (Alex Stöcker)

Unten: Kurz nach dem Abschuß. Der Kopf des Geschosses schlägt gerade auf das Wasser auf, in der Mitte der Pulverwolke erscheinen schemenhaft die Propeller und Steuerflächen des Torpedos

Rechts: Nach dem Abwurf ist der Torpedo wieder aufgetaucht und wird von dem Fangboot eingeholt, um für neue Versuche verwendet zu werden

Eben ist der Torpedo geworfen, und das Flugzeug zieht nach oben. Nach dem Aufschlag des schweren Unterwassergeschosses auf die Meeresoberfläche spritzt eine hohe Wassersäule empor, und der „Aal", wie der Torpedo auch in der Fachsprache genannt wird, beginnt unter Wasser seinen verderbenbringenden Lauf auf das Ziel

Torpedos im Lagerraum. Die Geschosse werden hier sorgfältig gewartet und gepflegt, damit sie jederzeit für den Feindflug einsatzbereit sind

OSTSEE DES S

Das Schwarze Meer im Brennpunkt der Machtpolitik

Man darf sich durch den Namen nicht täuschen lassen: Das Wasser des Schwarzen Meeres ist genau so leuchtend blau wie die Fluten des Mittelmeeres. Wie könnte auch diese, allerdings kühlere und salzärmere Meerestochter ihre Abstammung von der mediterranen Mutter verleugnen. Übrigens haben schon die alten Griechen gemogelt, indem sie aus der Ursprungsbezeichnung des Schwarzen Meeres: Pontos Axeinos (ungastliches Meer) ein „Pontos Euxeinos", das heißt „Gastliches Meer", machten. Wenn sich die Gelehrten auch heute noch nicht recht einig sind, so dürfte die Tatsache, daß der Boden am Rande dieses zweitgrößten Binnenmeeres der Welt infolge seines starken Gehaltes an Eisensulfit dunkel gefärbt ist, doch wohl schuld sein an der irreführenden und düsteren Bezeichnung dieser „Ostsee des Südens". Die fruchtbare und mit erheblichen Bodenschätzen gesegnete Schwarzerde hat jedenfalls schon die Völker der Antike angelockt; ihnen folgten in den Zeiten der großen Völkerverschiebungen und Wanderungen asiatische, slawische, semitische und germanische Stämme, so daß noch heute zum Beispiel im Kaukasus ein wahres Babylon der Rassen und Sprachen herrscht. Mit 424 000 qkm Flächeninhalt übertrifft das Schwarze Meer die Ostsee (400000 qkm). Als Wasserbrücke zwischen Europa und Asien sowie als östlicher Ausläufer des Mittelländischen Meeres hat es schon frühzeitig im Brennpunkt politischer Ereignisse gestanden, das heißt in erster Linie nicht einmal das Schwarze Meer selbst, sondern sein Verbindungsschlauch oder Wasserkorridor zum Mittelmeer: die Dardanellen, das Marmara-Meer und der Bosporus. Unter dem Sammelbegriff „Meerengen" oder nur kurz „die Dardanellen" haben die Probleme des Schwarzen Meeres die Gemüter der Politiker und Strategen bis in unsere Tage bewegt und ihre Pläne beeinflußt.

Zwischen Morgen- und Abendland

Schon in der Antike knüpfen sich die schönsten Sagen und Mythen an die Meerengen, die damals „Hellespont" hießen, weil die Argonautentochter Helle, mit ihrem Bruder Phrixos auf der Flucht vor der bösen, ihr Leben bedrohenden Stiefmutter, vom Rücken des Widders mit dem Goldenen Vlies an dieser Stelle ins Meer gestürzt und ertrunken sein soll. Auch Hekuba, die Gemahlin des trojanischen Königs Priamos und Mutter des von Achilles getöteten Kriegshelden Hektor, soll hier in eine Hündin verwandelt worden sein. Der Hellespont ist auch der Schauplatz der im Grillparzerschen Drama verherrlichten Liebesgeschichte von Hero und Leander, und viele Jahrhunderte später versuchte der große englische Dichter und griechische Freiheitskämpfer Lord Byron dem klassischen Vorbild des unglücklichen Liebhabers Leander nachzueifern und die Meerenge zwischen Europa und Asien zu durchschwimmen. Der Name „Dardanellen" stammt vom Trojanerkönig Dardanos. Zur Zeit der Perserkriege schlug Xerxes hier seine berühmte Doppelbrücke, über die er sein mächtiges Heer nach Griechenland und Thrazien führte. Auch die Krieger des großen Alexander marschierten in umgekehrter Richtung von Mazedonien her über die Dardanellen zu ihrem gewaltigen Eroberungszug nach Asien. Die Erbschaft der Antike übernahm dann an dieser Grenze und Brücke zwischen Orient und Okzident das Byzantinische Reich. Jahrhunderte hindurch beherrschte es die Meerengen, bis die ersten osmanischen Schiffe vom Schwarzen Meer her und die türkischen Eroberer auf der asiatischen Landseite erschienen, um in erbittertem Kampf Byzanz, das spätere Konstantinopel, einzukreisen und ihren Fuß nach Europa zu setzen. Die Herrschaft über die Dardanellen blieb wieder einige Jahrhunderte hindurch unbestritten, ja, die Türken dehnten ihre Eroberungen bis ins Herz Europas aus. Kein Staat des Abendlandes hätte es wagen können, gegen diese morgenländische Großmacht vorzugehen, geschweige denn die Pforte zwischen dem Mittelländischen und Schwarzen Meer erfolgreich zu berennen. Die Erfindung des Schießpulvers und der Kanone, mit der die Neuzeit eingeleitet worden ist, war auch für die Dardanellen von entscheidender Wende! Diese vom Ägäischen Meer einmündende 65 km lange und durchschnittlich 5 bis 6 km, an der schmalsten Stelle sogar nur 1,9 km breite Meeresstraße, die in das 200 km lange und 75 km breite Marmara-Meer und von dort durch den 28 km langen und nur 660 bis 3300 Meter breiten Bosporus an Konstantinopel auf europäischer und Skutari auf asiatischer Landseite vorbei in das Schwarze Meer führt, wurde von diesem Zeitpunkt an für jede Angreiferflotte unpassierbar. Die türkischen Geschütze und Befestigungssysteme in diesen Zonen konnten jetzt jeden gegnerischen Eindringling geradezu pulverisieren. So entstand hier, besonders nach der Schaffung des Suez-Kanals, bildlich gesprochen, eine „Pistole", die auf die „Luftröhre des britischen Empire" zielt und deren Griff derjenige in der rechten Hand hält, der die Dardanellen beherrscht. Kein Wunder also, daß London stets alles daransetzte, die seit den Zeiten Peters des Großen rivalisierende russische Großmacht im Schwarzen Meer gefangenzusetzen und von Konstantinopel abzulenken. Für die Türken ist es andererseits nie leicht gewesen, zwischen der Parteien Haß und Gunst zu lavieren. Das goldene Byzanz wurde so in der Neuzeit zu einer Drehscheibe der Weltpolitik. 1809 hatte England bereits die Türkei verpflichtet, die Meerengen für Kriegsschiffe aller Nationen geschlossen zu halten, wobei vor allem russische Kriegsschiffe gemeint waren. 1833 gelang es dann Rußland, vom Sultan das Durchfahrtsrecht zu erwerben. 1840 zwang England wiederum Rußland zu einem Verzicht auf freie Passage. Der Pariser Kongreß von 1856 bestätigte den Grundsatz der Schließung der Dardanellen aufs neue, darüber hinaus wurde sogar von England die Neutralisierung des Schwarzen Meeres durchgesetzt. 1870 erreichte dann Rußland wenigstens die Aufhebung dieser Neutralisierung; die Dardanellendurchfahrt für Kriegsschiffe blieb auch weiterhin verboten. Im wesentlichen war diese Regelung bis zum Weltkrieg maßgebend. Wenn bis dahin diplomatische Mittel ausgereicht hatten, die politischen Probleme dieser Drehscheibe auszubalancieren, so wurde jetzt, da sich die früheren Konkurrenten zur Durchbrechung der Sperre Berlin—Bagdad und als Einkreisungspartner gegen das aufstrebende Deutschland verbündet hatten, erstmals der Versuch unternommen, mit militärischer

Gursuf auf der Krim. Die weit in das Schwarze Meer hineinragende Halbinsel hat einen ausgesprochen südländischen Charakter, dem sie den Beinamen „Schwarzmeer-Riviera" verdankt

Blick auf Sewastopol, den wichtigsten Kriegshafen der Sowjets. Um diese Festung an der Südspitze der Halbinsel Krim wurde bereits im Jahre 1855 während des Krimkrieges erbittert gekämpft

Odessa

Luftbild des Hafens der Stadt Odessa, um die sich der Ring der deutschen Wehrmacht seit Wochen eng geschlossen hat. Die Aufnahme zeigt A Erdölhafen, B Schiffswerft, C Hafen- 1. Frachtschiffe (27), 2. Fracht- und Fahrgastschiffe (3), 3. Fahrgastschiffe (1) 4. Zerstörer (1), 5. Hilfskriegsschiff (1), 6. Schiffssperre, 7. Netzsperre, 8. Schwimmdocks (3), 9. Getreidespeicher

ÜDENS

Von Wolf Schmalfuss

Gewalt sich den Besitz der Dardanellen zu erkämpfen. Wer erinnerte sich nicht an die Heldentaten der Kreuzer „Göben“ und „Breslau“ sowie der kühnen Marinesoldaten, die von der deutschen Mittelmeerdivision dem tapferen türkischen Waffenbruder ebenfalls zur Hilfe geschickt worden waren. Der unentwegte Kriegsverbrecher Winston Churchill hat schon damals erfahren müssen, daß nicht die quantitative Überlegenheit der Waffen im Kriege entscheidet, sondern der soldatische Geist, mit dem die Waffen gehandhabt werden. Als englischer Marineminister war er seinerzeit der verantwortliche Initiator des für die Alliierten so blutigen und erfolglosen Gallipoli-Abenteuers. Die Dardanellen blieben unbezwungen, obwohl ihre völlig ungenügenden und veralteten Befestigungen dem Ansturm eines gleich heldenmütigen Angreifers, wie es die weit unterlegenen deutsch-türkischen Verteidiger gewesen waren, allein nicht hätten trotzen können. Es war daher keine Laune der Schöpfer der neuen Türkei, als sie nach dem durch England verursachten Zusammenbruch des Osmanischen Reiches das Zentrum des modernen Staatswesens in die anatolische Provinzstadt Angora verlegten und aus ihr die neue Hauptstadt Ankara entwickelten. „Wir leben wie im Heerlager, und dies ist unser Hauptquartier. Und hier werden wir bleiben; denn in Stambul (Konstantinopel) diktieren die Schiffsgeschütze fremder Mächte“, so erklärte in jenen denkwürdigen Tagen General Mustafa Kemal Pascha, der dann als genialer Staatslenker und kühner Stratege die Folgen und intriganten Begleiterscheinungen des schmählichen Friedensdiktats von Sèvres Zug um Zug überwand und als „Atatürk“ (Vater der Türken) sich unsterblichen Ruhm gewann.

Von Lausanne nach Montreux

Billige Rache an einem Wehrlosen war es, als die Versailler Siegermächte im Lausanner Abkommen vom 4. Juli 1923 bestimmten, daß die beiden Meerengen der Dardanellen und des Bosporus in einer Breite von 15 bis 20 km, außerdem die zwischen ihnen liegenden Gewässer und die den Dardanellen vorgelagerten Inseln, wie Samothrake, Lemnos, Imbros und Tenedos, entmilitarisiert und der Aufsicht einer „Internationalen Meerengen-Kommission“ unterstellt wurden. Alle Befestigungen mußten zerstört werden, und es wurde der Türkei untersagt, in diesem Bereich außer Polizei, Gendarmerie und einer auf 12 000 Mann festgesetzten Garnison in Konstantinopel sowie außer ihrer kleinen Flotte irgendwelche bewaffneten Landkräfte zu unterhalten und sonstige Maßnahmen zu treffen, die die freie Durchfahrt durch die Meerengen behindern könnten. Die Unterzeichnermächte durften nur eine Flottenstreitkraft bis zur Stärke der größten Ufermacht des Schwarzen Meeres (Sowjetrußland), mindestens aber drei Kriegsschiffe bis zu 10 000 t durch die Meerengen entsenden; Unterseeboote sollten die Meerengen nur über Wasser passieren, und alle Flotteneinheiten durften sich nur solange in diesen Gewässern aufhalten, als dies für die Durchfahrt notwendig war. Der zivile Handelsverkehr durfte aber in keinem Fall, auch nicht im Kriege, behindert werden. Interessant ist, daß der damalige sowjetrussische Außenkommissar Tschitscherin sich türkischer als die Türken in der Meerengenfrage verhielt und u. a. erklärte: „Die Sicherung des Friedens im Schwarzen Meer, wie überhaupt im Nahen Osten, muß durch feste Garantien erfolgen, und dies bedeutet, daß die Dardanellen und der Bosporus in Friedens- wie in Kriegszeiten für Kriegsfahrzeuge und Flugzeuge ständig geschlossen gehalten werden müssen. Die Regierung der UdSSR besteht darauf, daß die türkische Regierung in den Stand gesetzt wird, die Ufer der Meerengen und des Marmara-Meeres zu befestigen, eine Kriegsflotte unterhält und zur Verteidigung alle Mittel der modernen Technik anwenden kann ... Es genügt, an die Okkupation Odessas, Nikolajews, Chersons, Sewastopols, Batums und anderer Schwarzmeerhäfen durch die Entente zu erinnern. Lediglich dadurch, daß die Seestreitkräfte der Entente die Meerengen zu passieren vermochten, war es möglich, die Armeen Denikins und Wrangels im Süden unseres Landes in ihrem Kampf gegen die Regierungen Rußlands und seiner Bundesgenossen (die ukrainische, grusinische und die anderen Sowjetrepubliken) zu unterstützen.“ Dieser Einspruch der Sowjetrussen half zwar nichts, aber er war in seiner Argumentation damals sicher ebenso peinlich für die Engländer, wie er es heute auch für die Bolschewisten selbst sein müßte. In zähem diplomatischem Kampf um die Wiedererlangung der vollen Souveränität gelang es der neuen Türkei, endlich auf der Konferenz von Montreux Ende Juni 1936 in dem für die Westmächte bedrohlich empfundenen Schatten der Wiederherstellung der deutschen Wehrhoheit und der Remilitarisierung des gesamten Rheinlandes sowie des britisch-französischen Abessinien-Fiaskos ein neues Meerengenstatut durchzusetzen. Nach Montreux hat die Türkei das Recht, im Kriege die Durchfahrt in beiden Richtungen den Schiffen derjenigen Kriegführenden zu gestatten, die auf Grund der „Völkerbundssatzung“ eine Aktion unternehmen oder einem Staat Hilfe leisten, mit dem die Türkei durch einen Pakt oder ein Unterstützungsabkommen verbunden ist; sonst ist aber, entsprechend dem sowjetrussischen Zusatzantrag, Kriegs- und Hilfsschiffen jeder kriegführenden Nation die Durchfahrt durch die Meerengen verboten. Die entsprechenden Bestimmungen der Meerengenkonvention wurden dadurch hinfällig, und gleichzeitig damit wurde auch die Wiederbefestigung dieser Meeresstraße erlaubt. Diese scheinbare Großzügigkeit der Versailler Mächte, vor allem Englands, gegenüber der Türkei hatte ihre wahren Hintergründe in der Tatsache der damaligen Entstehung der Achse Berlin—Rom. London glaubte, sich jedenfalls fortan die treue Gefolgschaft Ankaras erkauft zu haben; denn als Gegenleistung erzwang es im Herbst 1939 den „Ankara-Pakt“, der die Türkei in die britisch-französische Einkreisungsfront hineinmanövrieren sollte. Die britischen Zugeständnisse in Montreux auch gegenüber den Bolschewisten erfolgten bereits unter dem Gesichtswinkel der langjährigen Freundschaft zwischen Moskau und Ankara, die als verwertbares Aktivum ebenfalls gut in die zu-

Fortsetzung auf Seite 546

Die Kartenzeichnung veranschaulicht deutlich die Lage des Schwarzen Meeres in einem wichtigen Spannungsfeld zwischen Europa und Vorderasien und die Schlüsselstellung der Meerengen zwischen dem Mittelländischen Meer und dem Schwarzen Meer, das im Laufe der Geschichte ebenso häufig Brücke zwischen Orient und Okzident als auch eifersüchtig überwachte Interessensphäre zwischen den Völkern gewesen ist

Aufn. Scherl (a), Luftwaffe (1); Kartenzeichnung Eigener

Fesselballon gegen zwei Ratas

Zeichnungen PK Filipowski

Es war im Raum von Kiew. Hoch über einem Waldstück schwebte der Beobachtungsballon einer deutschen Artillerieabteilung. Da rasten plötzlich zwei Ratas mit einem Ungestüm heran, als sei es für die Angreifer eine Selbstverständlichkeit, das seidene Ungetüm mit seiner lebenden Last in die Tiefe zu schicken. Sofort hatte die Ballonbesatzung das Maschinengewehr schußbereit zur Hand, und schon prasselten die Geschoßgarben der ersten Rata entgegen

Bereits beim zweiten Anflug brannte der Motor. Mit äußerster Ruhe hatte der Maschinengewehrschütze gezielt. Er war entschlossen, sein und des Kameraden Leben so teuer wie nur möglich zu verkaufen. Daß der Gegner den kürzeren ziehen würde — wer hätte das anzunehmen gewagt?

Einer lodernden Fackel gleich sauste die Rata in die Tiefe, schlug auf dem Boden auf und verbrannte. Die zweite Maschine suchte darauf das Weite. Es war das erstemal in der modernen Kriegsgeschichte, daß ein Beobachtungsballon den Sieg über ein Flugzeug davontrug

Luftkrieg in Phantasie und Wirklichkeit

Man schrieb das Jahr 1751, als ein englischer Romanschriftsteller diese vermenschlichten Fledermäuse mit Spieß und Säbel bewaffnet zur Schlacht ausfliegen ließ. Ganze Staffeln von fliegenden Männern und Frauen fochten in seinem Phantasielande „Doorpt Svangeati" die ersten Luftkämpfe aus

Von GERHARD MEYER

Der Mensch ist bereits in der Luft zu Felde gezogen als es weder Flugzeuge noch Luftschiffe gab. Allerdings fanden diese verfrühten Luftschlachten nur in der Phantasie statt, der auch die kühnsten Sprünge nicht verübelt werden, denn sie ist die Mutter aller schöpferischen Einfälle. Die Phantasie hatte den Luftraum schon damals vollkommener erobert, als die Technik es jemals verwirklichen kann. Während das Luftschiff in den ersten zaghaften Fluggeschichten, die immerhin schon ein recht handfestes Luftfahrerlatein darstellten, tatsächlich als „Schiff" auftritt, mit Masten und Rudern, das von kühnen gepanzerten Rittern gegen gewaltige feindliche Flugdrachen gesteuert wird, haben es die folgenden Generationen von Luftkriegern wesentlich leichter. Ihnen sind die Flügel gleich an den Leib gewachsen. Dafür gelten sie allerdings auch nicht als Menschen, sondern sie gehören dem Volke der „Glums" und „Gawrys" an, das im Lande „Doorpt Svangeati" zu Hause ist. Die Glums sind fliegende Männer und die Glawrys fliegende Frauen. Wo das Land der Glums und Glawrys liegt, weiß allein der englische Schriftsteller Robert Paltock, der den Helden seines Romans um 1750 in dieses Paradies der Flieger entführt hat.

Die Glums und Glawrys geben sich mit vielen menschlichen Tätigkeiten, unter anderem auch mit Staatsrevolten und dem Kriege ab, so daß der englische Romancier die Möglichkeit hatte, einen handfesten Luftkrieg mit Fliegern und Flak zu erfinden. In fünf geflügelten Staffeln ziehen die Aufrührer heran, bewaffnet mit allem Kriegsgerät, als da sind Lanzen und Schwerter, Pfeil und Bogen. Müßte sich der ahnungsvolle Robert Paltock nicht im Grabe umdrehen, wenn heute Nacht für Nacht die „geflügelten Staffeln" mit brummenden Motoren durch die Lüfte heranziehen und ihm damit beweisen, daß sein Land Svangeati gar nicht so fern am Ende der Welt liegt, sondern daß es heute ... England heißt?

Wie über dem Lande der „Glums und Glawrys", so bellen auch heute aus der dunklen Tiefe des Inselreichs die Geschütze zu den fliegenden Menschen herauf, eine Flak, die nicht, wie im Roman, aus alten Schiffskanonen aufgebaut ist, sondern deren Rohre nach den Regeln jahrhundertealter Waffenkunst aus zähestem Kanonenmetall geschmiedet sind. Als Flakkanonier ist allerdings der Romanheld bis heute ein unerreichtes Vorbild. Er vollbrachte die Glanzleistung, gleich mit dem ersten Schuß dreihundert Flieger herunterzuholen. Die Leichen fielen so dicht auf ihn herab, „daß er genug zu tun hatte, sich davor zu schützen, totgeschlagen zu werden".

Die Erfindung einer so ausgezeichneten Fliegerabwehr läßt erkennen, daß die technische Einsicht des guten Herrn Paltok in beachtlichem Maße von der Kraft seiner dichterischen Ader übertroffen wurde. Das hat er übrigens mit fast allen späteren Poeten nach Art eines Jules Verne gemeinsam.

Mit grausen Kriegsgedanken trug sich auch ein anderer großer Sänger, der Schweizer Dichter Bothmer. Seinen Ausflug in das Reich der Technik sichert er dadurch vor kritischen Einwänden, daß er ihn in die himmlischen Sphären verlegt. Er läßt in seiner „Noachide" den Teufel als Anführer einer Heerschar von Dämonen und Riesen zum Kriege gegen den Garten Eden antreten und gibt ihm zu diesem Zwecke ein geflügeltes Kriegsschiff an die Hand. Wenn auch das Flugzeug seine Flügel heute immer mächtiger gereckt hat, wenn sein Rumpf auch immer gewaltiger gewachsen ist, so daß ihm gelegentlich die Bezeichnung „Flugschiff" auch in der modernen Technik bereits zugestanden wurde, so hat dieser schöne und wuchtige Riese doch keine Linie mit jener Phantasievorstellung eines Dichters, einem Schiff mit Segeln und Aufbauten, gemeinsam.

Nach kaum 200 Jahren sieht der Luftkampf ganz anders aus. Hier versucht eine Spitfire eine He 111 von vorn anzugreifen. Sofort jagte ihr der Beobachter seine gutgezielten Feuerstöße entgegen. Ein wilder Kurvenkampf entwickelt sich, da plötzlich eine dicke Rauchfahne — der Engländer ist getroffen

Aber wie soll man von einer Zeit, die noch nicht einmal den Freiballon kannte, tiefere Einsichten erwarten, wenn selbst in späteren, aufgeklärteren Jahren Luftballone gezeichnet wurden, die kühn alle Grenzen des Möglichen sprengten und ganze Heere durch die Luft verfrachteten? Trotzdem sind diese Bilder, auf denen ganze Regimenter mit Mann und Roß und Wagen in der Gondel eines Ballons verladen werden, nicht mit flüchtigem Spott abgetan. Sie wachsen aus der Tiefe des Unbewußten, aus der Sphäre des Grübelns und Träumens heraus und verraten, wie angeregt die Phantasie schon alle Aussichten der umwälzenden neuen Erfindung, des Ballons, abtastet. Die Luft ist erobert, der Krieg in den Lüften wird kommen, denn wo neue Pfade erschlossen werden, da dienen sie dem Frieden und dem Kriege.

Noch waren die Zeiten fern, in denen, wie eine Aufzeichnung aus dem Jahre 1788 ahnt, „die Kriegsheere Luftwachen gegeneinander aufstellen und man in den Zeitungen lieber und häufiger etwas von Lufttreffen als von Feld- und Seeschlachten liest, und die mehrere und mindere Geschicklichkeit in Erbauung und Lenkung der Luftschiffe das Kriegsglück entscheidet"; doch schon hatte die Phantasie Mühe, mit der Wirklichkeit Schritt zu halten, denn bereits in den Kämpfen nach der Französischen Revolution taucht das Kriegsschiff der Lüfte über den Heeren auf. Allerdings in ganz anderer Gestalt, als die Phantasie es erwartete. Es war in Fesseln geschlagen. Seile hielten die Ballone, die von den Franzosen aus dem belagerten Valenciennes in die Höhe geschickt wurden, unbeweglich am gleichen Fleck. Der Fesselballon war erfunden und zog nun mit den französischen Heeren über die Schlachtfelder. Bei verschiedenen Schlachten gegen die Österreicher, so bei Charleroi und bei Fleurus, schwebte er, dick und behäbig, ungestört am Himmel. Keine Kugel konnte ihn erreichen.

Die Zeit der fliegenden Fabelwesen ist versunken. Die Phantasie stützt sich auf den Schultern der Technik, wenn sie Luftkämpfe zwischen den uralten erbitterten Rivalen Frankreich und England ersinnt. Zwei Männern, die wie verkappte, aber erzürnte Professoren aussehen, werden Luftballone auf den Rücken gebunden, die sie in die Luft heben. Mit grimmiger Entschlossenheit kreuzen die biederen Bürger die Klingen. Sie ahnten nicht, daß im Luftkampf einmal letzte Willenskräfte entfesselt und Leben und Tod in Sekundenbruchteilen ineinanderstürzen werden.

Das Heer der Lüfte, eben noch in der Gondel eines Ballons zusammengefaßt, löst sich in eine ganze Flotte von Ballonen auf, eine Armada der Lüfte, die auch damals nur gegen ein Ziel fliegen konnte: England, den alten Erbfeind Europas. Blanchard, der berühmte französische Luftschiffer, hatte damals bereits den Ärmelkanal im Freiballon überflogen. Die Phantasie sah keine Schranken mehr, die Insel war erreichbar. Indessen hatte Napoleon I. wenig Verständnis für eine Idee, die das Schicksal des Heeres an eine Kette unsicherer Zufälle hängte. Er löste die Luftschiffertruppe, die schon damals beim französischen Heer

Im 15. Jahrhundert, dem Zeitalter der letzten Ritter und der ersten großen Seefahrten, konnte man sich einen Luftkampf nur als eine Art Seeschlacht in den Lüften vorstellen, die mit den Waffen der Zeit ausgefochten wurde: Schiffen, Panzern und Lanzen

So stellte sich ein Franzose 1803 einen Einfall in England vor. Bemerkenswerter als der Feldzugsplan, der einen Angriff an drei Fronten, zu Wasser, zu Lande und aus der Luft vorsah, ist die „sehr moderne Abwehrwaffe", mit der die Engländer den Einbruch der französischen Ballonflotte zu verhindern suchen, Sperrdrachen, in deren Haltekabeln sich die Ballons verfangen sollen

An die Stelle von Ballonen, mit denen die Phantasten von einst überraschende Vorstöße aus der Luft durchführen wollten, sind heute die Fallschirme getreten, mit denen ganze Verbände zur Erde schweben, um mitten unter dem Gegner sofort den Kampf aufzunehmen

Ein Franzose und ein Engländer fechten einen Zweikampf aus, der dadurch, daß die Helden sich einen Ballon auf den Rücken gebunden haben, zwar an Reiz, kaum aber an Gefährlichkeit gewinnen kann

bestand, kurzerhand auf. England erlebte kein Bombardement und keine Invasion. Aber der Schatten künftiger Gefahren hatte, wenn auch nur in der Phantasie, für einen Augenblick den Himmel über dem Inselreich verdunkelt.

Keine Phantasie konnte sich das Bombardement aus den Lüften so phantastisch vorstellen, wie es wirklich vor sich ging. Über dem leuchtend blauen Sommerhimmel Venedigs hingen eines Junitages im Jahre 1848 fünf mächtige Ballone. Die Venezianer, die aus der sicheren Inselstellung der Lagunenstadt den Belagerungsheeren des österreichischen Feldherrn Radetzky Trotz boten, staunten das ungewohnte Schauspiel an. Der Wind blies vom Fort Malghera her landeinwärts und trieb die Ballone, wie an einer Schnur aufgereiht, auf die Stadt zu. Tatsächlich waren die fünf Gaskugeln auch durch ein langes Kabel aneinander gefesselt, das bis zu einer Winde weiterlief, die im Fort Malghera aufgestellt war. Also Fesselballone auch hier! Schon schwebte die wunderliche Perlenschnur hoch über den Häusern der Stadt. Am letzten Ballon erkannte man eine Gondel, aus der zwei Menschen gespannt in die Tiefe sahen. Was wollten sie? Im nächsten Augenblick heulten aus dem ersten Ballon ein paar ungefüge Kugeln in die Tiefe, schlugen in den Straßen auf und rissen in einer gewaltigen Explosion ein paar Wände ein. Bomben aus der Luft! Das hatte keine Phantasie geahnt. Der von den Brüdern Franz und Josef von Uchatius ersonnene Bombenabwurf — sie lösten die Bomben selbst von der Gondel des hintersten Ballons her aus — wurde mehrfach mit gutem Erfolg wiederholt, geriet aber später wieder in Vergessenheit.

Dreißig Jahre später, im Kriege 1870/71, griff die Wirklichkeit von neuem zu einem Werkzeug, das die Phantasie zu so kühnen Visionen angereizt hatte. Deutsche Heere hatten die französische Hauptstadt umstellt. Paris, von den Franzosen schon damals als das Herz Frankreichs besungen, war von deutschen Heeren umklammert. Das Zentrum aller Kräfte war gelähmt. Es gab nur einen Weg, der in die Freiheit führte, die Luft.

So machten die Pariser alle Ballone mobil, die sich in den Mauern der Stadt noch auftreiben ließen, und schickten sie, einen nach dem anderen, mit Briefen, Botschaften und wichtigen Depeschen beladen, in das unbesetzte Frankreich hinaus. Die deutschen Truppen ließen dagegen die erste Flak auffahren, ein Geschütz, das von Krupp eigens für den Abschuß dieser luftigen Depeschenboten gebaut war und zum nicht geringen Unbehagen der Luftschiffer recht genau schoß. Der Luftkrieg war entbrannt. Die Kanone des englischen Romanhelden schoß.

War die Phantasie zu kühn gewesen? Auch die Heere, die durch die Lüfte dem Feinde entgegenziehen, schweben heute nicht mehr im Reich der Phantasie. Es war die „Lust zu fabulieren", die dem Maler den Pinsel führte und Gaukelein auf das Pergament zauberte, die leicht und luftig im Himmel hingen. Was fragten sie nach technischen Möglichkeiten! Ein ganzes Heer fliegt durch die Lüfte! Wie phantastisch! Aber die Idee blieb haften. Unaufhörlich beschäftigte sie den Geist und ließ ihn nach Wegen zu ihrer Erfüllung suchen. Und im Jahre 1936, im Spanienkriege, wurde, was die Phantasie erträumt und was der Verstand ungläubig betrachtet hatte, zur Wirklichkeit. Die marokkanische Armee des Generals Franco flog in die Schlacht! Durch die Luft zogen deutsche Heere nach Norwegen, aus der Luft eroberten sie Kreta! Luftkreuzer, die zwar kein ganzes Regiment, wohl aber beinahe eine Kompanie in den Himmel heben, entstehen heute nicht mehr auf der geduldigen Leinwand des Künstlers, sondern auf dem Reißbrett des Technikers, in gewaltigen, lärmdurchtosten Werkstätten werden sie gebaut, keine Ballone mit breiten Galerien, sondern Flugzeuge, geflügelte Geschöpfe, deren Eleganz und Kraft keine Phantasie ahnen konnte. Im Weltkrieg zog der Tag herauf, der den fliegenden Menschen im Kampf mit seinem fliegenden Gegner sah. Welch ein anderer Luftkampf, als ihn die Flieger in „Doorpt Swangeati" ausfochten, und wie gleicht er ihm dennoch in dem erbitterten Ringen Mann gegen Mann, der den Mut, die Gewandtheit und die Kraft des ritterlichen Kämpfers herausfordert. Leib an Leib drängen die Fechter der „Glums" gegeneinander. Es gibt Bilder, in denen die Jagdflieger des Weltkrieges so dicht aufeinanderstoßen, daß ihre Flügel sich zu streifen scheinen.

Heute fliegen die Staffeln gegen England, heute fallen die Soldaten vom Himmel, und den Schiffen, die über die Weltmeere kreuzen, droht das Verderben aus den Lüften. Der größte Dichter des Altertums, Homer, hat die phrygischen Vögel ersonnen, die über die Schiffe der Argonauten ziehen und aus eisernem Gefieder Pfeile auf die griechischen Helden herabschleudern. Konnte Homer ahnen, daß nicht die Natur, sondern der Mensch die eisernen Vögel schaffen würde, daß dreitausend Jahre später die stählernen Pfeile in die Tiefe heulen würden, viel schrecklicher, viel vernichtender, als die Phantasie es sich je ausmalen konnte? Kühn ist die Phantasie. Sie kennt keine Schranken, keinen Raum und keine Zeit. Aber kühner ist die Wirklichkeit, denn sie sieht die Grenze und weicht doch nicht zurück. Im Gegenteil, sie macht aus Phantasien ... Wirklichkeit.

Nur mit Ballons konnte während der Belagerung von Paris 1870/71 die Bevölkerung über den unzerreißbaren Ring der preußischen Heere hinweg die Verbindung mit der Außenwelt aufrechterhalten. Eine sehr einseitige Verbindung, denn die Ballons konnten zwar aus Paris hinaus-, aber nicht wieder hineinfliegen

Rechts: Der Luftkampf, wie er heute an allen Fronten tobt, entwickelte sich zum ersten Male im Weltkriege. Aber die Waffen haben sich gewandelt, aus den Fledermausflügeln wurde das Flugzeug, aus der Lanze das Maschinengewehr. Das rechte Bild ist eine Aufnahme, die ein später abgeschossener britischer Jagdflieger während eines Luftkampfes machte

Aufn. Historia-Photo (3), Histor. Bilderdienst (2), PK Zeh-Scherl (1), Luftwaffe (1) Sammlung Cockburn-Lange (1)

Die wichtigsten Baumuster der britischen Luftwaffe

I.
Spitfire
Hurricane
Defiant
Beaufighter

Da gerade in der letzten Zeit wieder die Namen der verschiedensten britischen Kriegsflugzeuge sowohl in den Meldungen des OKW als auch in den PK-Berichten aufgetaucht sind, möchten wir den Lesern des ADLER in mehreren Fortsetzungen die wichtigsten der modernen Kriegsflugzeuge Großbritanniens vorstellen. Dazu muß gesagt werden, daß mehrere dieser Baumuster erst in geringer Anzahl vorhanden sind. Dies betrifft vor allem die in einer der nächsten Folgen geschilderten viermotorigen Kampfflugzeuge

Der **Jagdeinsitzer Hawker „Hurricane"** ist neben dem Muster Supermarine „Spitfire" das verbreitetste Jagdflugzeug der britischen Luftwaffe. Seine Bewaffnung besteht aus acht starren MG, von denen je vier beiderseits des Rumpfes im Flügel eingebaut sind und am Luftschraubenkreis vorbeifeuern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt in 5300 m Höhe 530 km/st

Das Muster **Supermarine "Spitfire"** stellt den zur Zeit leistungsfähigsten britischen Jagdeinsitzer dar. Er erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 560 km/st in 5600 m Höhe. Seine Bewaffnung sind acht starre MG, die wie beim Muster Hawker „Hurricane" angeordnet sind. In der neuesten Ausführung können auch statt dessen in jedem Flügel zwei starre MG und eine Flugzeugkanone vom Kaliber 20 mm, also insgesamt vier starre MG und zwei Kanonen eingebaut werden. Unser Bild zeigt eine Supermarine „Spitfire" beim Start zur Nachtjagd

Der **Bristol „Beaufighter"** ist der neueste englische Jagdzweisitzer und entspricht etwa unserem Begriff des „Zerstörers". Er ist nur mit starren Waffen nach vorn für den Flugzeugführer ausgerüstet, während der zweite Mann, der Bordfunker, für das Nachladen der Waffen zu sorgen hat, selber aber über keinerlei bewegliche Waffen verfügt. Nach hinten besitzt also dieser Jagdzweisitzer keine Verteidigungsmöglichkeit. Die starre Bewaffnung soll nach englischen Angaben aus MG und Flugzeugkanonen bestehen. Höchstgeschwindigkeit angeblich 510 km/st in 5000 m Höhe

Aufnahmen
Archiv Deutsche Luftwacht (3), Informationsdienst der Luftfahrt

Der **Jagdzweisitzer Boulton & Paul „Defiant"** (siehe Schnittzeichnung), vielfach zur Nachtjagd eingesetzt, besitzt im Gegensatz zu anderen Jagdflugzeugen keinerlei starre nach vorn feuernde Waffen für den Flugzeugführer, sondern nur ein in einem hydraulisch betätigten, um 360° drehbaren Turm eingebautes bewegliches Vierfach-MG, dessen Schußbereich jedoch nach hinten unten und seitlich unten sowie nach vorn — hier um nicht die Luftschraube zu treffen — sehr beschränkt ist. Höchstgeschwindigkeit angeblich in 5000 m Höhe etwa 500 km/st

Ein neuer Film der Terra:

„Rühmann macht Bruch"

Erwartungsvoll stehen sechs neue Fluganwärter auf dem Flugplatz der Fliegerschule. Einer von ihnen ist Otto Groschenbügel, genannt Quax, der als Preisträger für einen Reklamevers versehentlich eine Fliegerausbildung gewonnen hat. So muß er wohl oder übel zum Flieger werden. Wohlweislich hält er sich möglichst weit im Hintergrund, da er der ganzen Sache nicht traut

Aber schnell lebt er sich ein. Bald fühlt sich Quax auf dem Flugplatz zu Hause, und wenn Besucher kommen, führt er das große Wort. Die verteufeltste Situation hat er gemeistert, und die Interviewer sind überzeugt, daß sie die Bekanntschaft eines unübertrefflichen Fliegers gemacht haben

Jeder kennt den großen Filmkomiker Heinz Rühmann. Aber nicht jeder weiß, daß er im Privatleben ein erprobter Flieger ist und kürzlich bei der Wehrmacht als Kurierflieger eingezogen war. Nun werden wir ihn bald auch in einem lustigen Film als Flieger kennenlernen, als einen tollen Bruchpiloten, der in seinem unfreiwilligen Flugschülerdasein die abenteuerlichsten Dinge erlebt, bis er nach allerlei lustigen und gefährlichen Umwegen doch noch ein tüchtiger Flieger wird

Zwischendurch wird er tüchtig herangenommen und in die Geheimnisse der Fliegerei eingeweiht. Eines Tages rollt „Emma", so heißt sein Flugzeug, heran, und schon heißt es: „Antreten zum ersten Flug!" Das hatte Quax nicht erwartet, denn er ist im Grund ein recht schüchterner Liebhaber der „Emma", am liebsten möchte er sich drücken

Zum Bilde links: Das ist nicht mehr der städtische Verkehrsbeamte Quax! Unter Anleitung des Fluglehrers ist er schnell ein dreckiger Monteur geworden, der am liebsten auf der Motorhaube thront. Leider schlägt er den Hammer mehr auf die eigenen Finger als auf die Nagelköpfe

Fluglehrer Hansen, im Privatleben als Lothar Firmans bekannt, sieht dem ersten Flug seines Sorgenkindes mit berechtigtem Kummer zu

Doch nun ist es zu spät. Jetzt heißt es: Rin in die Kiste und alle Kraft zusammengenommen! Kaum in der Luft, beginnt er eine wilde Kurbelei. Dann braust er in schneidiger Kurve über die Halle. Man sieht nur noch die strampelnden Beine der erschrocken verschwindenden Kameraden

Aufnahmen Terra (8)

Zum Bild rechts: Endlich setzt er zur Landung an. Vorher zwingt er die Kameraden noch einmal zu Boden, und dann landet er . . .

. . . natürlich nicht auf dem Rasen des Flugplatzes (Bild unten), sondern mit totalem Bruch im nächsten Sumpf. „Hiermit eröffne ich die diesjährige Badesaison", erklärt Quax vergnügt dem atemlos ankommenden Rettungskommando

Die Wälder brennen

Luftwaffe und Gebirgsjäger bekämpfen das Feuer

Wo Not am Mann ist, da springt der deutsche Soldat ein. Das ist schon immer so gewesen. Hier ist in den Bergen ein Waldbrand ausgebrochen, der ein gefährliches Ausmaß anzunehmen droht. Mit Spitzhacke und Schaufel bewaffnet sind die Männer der Luftwaffe gemeinsam mit Gebirgsjägern ausgezogen, um den Brand zu bekämpfen

Links: Während ein Teil der Soldaten das Feuer mit buschigen Kieferästen zum Ersticken bringt, legen andere Trupps einen großen Kreis um den Brandherd, um eine weitere Ausdehnung des Feuers zu verhindern

Prasselnd schlägt das Feuer zum Himmel. Immer neue Sandmassen werden den Flammen entgegengeworfen

Aufnahmen: Mauritius

Unten: Wo es sich noch lohnt, wird um jeden einzelnen Baum gekämpft, damit er nicht Opfer der Flammen wird

Bis dicht an den Brandherd rücken die Soldaten vor. Zum Schutz gegen den beizenden Rauch nehmen sie feuchte Tücher in den Mund und beobachten ununterbrochen das Feuer

GENERALMAJOR RAMCKE

OBERST CONRATH

GENERALOBERST STUMPFF

MAJOR KROH

OBERLEUTNANT NORDMANN

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht verlieh Oberleutnant Nordmann anläßlich seines 59. Luftsieges als 35. Offizier der deutschen Wehrmacht das

Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Aufn. Scherl-OKW (10), PK Reimers (2), PK Jütte (1), sämtl. Scherl, Schorer (1)

Generaloberst Stumpff hat als Chef einer Luftflotte im Kampf gegen Großbritannien in klarer Erkenntnis der Feindlage seine Verbände zu außergewöhnlichen Erfolgen geführt. Die andauernden und harten Schläge gegen die englische Versorgung sind das Ergebnis seiner überlegenen, zielklaren und straffen Führung. Mit der Vorbereitung und Durchführung des Luftkrieges auf dem Nordflügel der Ostfront beauftragt, errang Generaloberst Stumpff auch an dieser Front mit seinen Verbänden erneut entscheidende Erfolge. — Generalmajor Ramcke, Kommandeur eines Sturmregiments, ist aus dem Mannschaftsstande hervorgegangen und hat als Einundfünfzigjähriger sich noch freiwillig zur Fallschirmtruppe gemeldet. Beim Einsatz auf Kreta führte er als Oberst ein Sturmregiment und hatte entscheidenden Anteil an der Einnahme des Flugplatzes Malemes. — Oberst Conrath, Kommandeur des Regiments General Göring, hat im Westfeldzug und im Kampf gegen die Sowjetunion entscheidende Erfolge errungen. In persönlich tapferem, rücksichtslosem Einsatz hat er in einer bedrohlichen Kampfhandlung an der Ostfront seine Truppe zu äußerster Kraftentfaltung mitgerissen und so eine schwierige Lage zum Sieg gewendet. — Major Kroh, Bataillonskommandeur in einem Fallschirmjäger-Regiment, wurde mit seinem Bataillon in besonders schwierigem Gelände bei Rethymnon eingesetzt und hat nach Überwindung übermenschlicher Anstrengungen entscheidend in den Kampf eines schwerbedrängten Regiments eingegriffen. — Hauptmann Rossiwall, Staffelkapitän in einem Zerstörergeschwader, hat u. a. an der erfolgreichen Durchführung der Fallschirmunternehmungen gegen Korinth und Kreta hervorragenden Anteil genommen. Zum ruhmvollen Einsatz kam er als stellvertretender Gruppenkommandeur während der Einkreisungsschlacht von Bialystok. — Oberleutnant Eckardt, Gruppenadjutant in einem Nachtjagdgeschwader, hat bisher drei Tagabschüsse, 17 Flugzeugzerstörungen am Boden und neun Nachtabschüsse aufzuweisen. Bei einem britischen Luftangriff ist ihm innerhalb von 46 Minuten der Abschuß von vier feindlichen Flugzeugen gelungen. — Oberleutnant Bruno Meyer, Staffelkapitän in einem Schlachtgeschwader, hat besonders im Ostfeldzug bewunderungswürdige Taten vollbracht. Von seinen über 200 Feindflügen ist besonders die Abwehr eines feindlichen Angriffs südlich der Düna hervorzuheben. — Oberleutnant Mütherich, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, hat in zahlreichen Luftkämpfen 31 Feindflugzeuge abgeschossen. Gegen England wie gegen Serbien und in den Kämpfen im Osten trug er durch schneidig geführte Tiefangriffe wirksam zur Unterstützung der erdgebundenen Waffen bei. — Leutnant Pöhs, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat sich in mehr als 225 Feindflügen besonders gegen England hervorragend bewährt. U. a. gelang es ihm, 28 Gegner im Luftkampf abzuschießen. — Leutnant Fleig hat über 250 Feindflüge hinter sich. Besonders bewährte er sich als Jagdflieger im Kampf gegen England und die Sowjetunion, wobei er 25 Gegner im Luftkampf bezwang. — Oberfeldwebel Welskop stürmte als Zugführer in einem Fallschirmjägerregiment eine beherrschende Höhe bei Chania und hielt diese für die weiteren Kampfhandlungen außerordentlich wichtige Höhe gegen erbitterte Angriffe des Feindes in blutigen Nahkämpfen. — Feldwebel Kampke und Feldwebel Schuster zeichneten sich ebenfalls im Kampf um Kreta durch besondere Tapferkeit aus.

HAUPTMANN ROSSIWALL

OBERLEUTNANT ECKARDT

OBERLEUTNANT MEYER

OBERLEUTNANT MÜTHERICH

LEUTNANT PÖHS

OBERFELDWEBEL WELSKOP

FELDWEBEL KAMPKE

FELDWEBEL SCHUSTER

LEUTNANT FLEIG

Bei Eisenbahnknotenpunkt X...

Zwei He 111 schütteln neun Sowjetjäger ab

Von Kriegsberichter **Johann Jörgensen**

PK Die letzten Minuten vor dem Feindflug. Sie bedeuten für uns Sammlung der Nerven, Konzentration aller Sinne; sie schließen das bewußte Loslösen vom eigenen Ich in sich ein. Sobald sich die Einsteigluke hinter uns geschlossen hat, ist der einzelne Mann nicht mehr Individuum, sondern Teil der Besatzung, eine lebende Zelle in einem großen Körper.

„Ich weiß nicht", meint Hannes, unser Bordmechaniker, beim Einsteigen zu mir, „für heute sehe ich irgendwie schwarz. Gestern abend verlor ich haushoch im Skat, heute nacht träumte ich von Urlaub, beim Aufstehen fiel mir der Fliegenfänger auf den Kopf und beim Waschen verwechselte ich den Hautkrem mit der Zahnpasta. Wenn das man heute gut geht!"

„Ach, Menschenskind", gab ich zur Antwort, „Hannes, du spinnst wieder einmal. Es ging bis jetzt 99mal gut, warum soll es ausgerechnet heute schief gehen. Los, Hannes, auf gehts! Es wird schon hinhauen! Hinein!" Und damit brechen wir die privaten, irdischen Beziehungen zum Gewesenen und auch zueinander ab und nehmen unsere Plätze in der „Gustav" ein. Wir sind Besatzung geworden, Kampfgefährten, verschworene Gemeinschaft.

Alles Weitere ist dann wie sonst auch. Unser Flugzeug, die He 111, rumpelt schwerfällig von ihrem Liegeplatz zum Rollfeld, gefolgt von zwei anderen, den Kettenhunden. Im geschlossenen Verband, in der Kette also, fegen wir über die Startstrecke, stürmen durch die tiefliegenden Wolken nach oben, entschwinden mit Kurs gen Osten.

Flug über das Schlachtfeld

Wir kennen die „Rennstrecke", die wir heute wieder abfliegen sollen, genau. Dort bleibt der ovale, waldumrandete See links liegen, hier kommt das fast gänzlich abgebrannte Dorf, dann die breiten Windungen des Dnjepr, die riesengroßen Flächen der Tannenwälder, die Moore. Das sumpfige Überschwemmungsgebiet bleibt wie dunkelgrüner Teppich zurück. Vor uns taucht die Stadt aus dem Bodendunst auf, deren Zentrum nur ein rostbrauner, verkohlter, schmutziger Fleck ist. Und mitten darin erhebt sich im krassen Gegensatz zu ihrer brandig-verwüsteten Umgebung eine Kirche mit den Zwiebeltürmen. Wie kalter Hohn wirkt der weiß leuchtende Bau in der Kahlheit ringsum. Die noch stehengebliebenen Schornsteine gleichen nüchternen Grabmälern im Geviert eines großen Friedhofes. Doch die wenigen zurückgebliebenen Einwohner der Stadt können keinen Trost im Gotteshaus suchen, denn als Kirche diente es schon lange nicht mehr, weil es von den Sowjets zu einem Gottlosenmuseum umgewandelt worden war. Als Symbol ihrer ruchlosen Brandschatzung haben sie dieses „Museum" nicht angezündet, als sie flüchtend auf Befehl Stalins die übrigen Häuser ihrer Genossen in Schutt und Asche legten. Grauen und Entsetzen packt uns immer wieder, wenn unsere Blicke auf diese Stätte der Vernichtung und der sinnlosen Zerstörung fallen.

Weiter geht unser Flug. Dort unten kreuzen wir jetzt eine der zahlreichen Panzerrollstraßen. Kolonne hinter Kolonne unserer Heeresverbände bewegt sich auf ihr zur Front. Das Gelände rechts und links der Straße ist übersät mit Schützenlöchern, befestigten Grabenstellungen und Granatlöchern. Kilometerweit durchfurchen breite Gräben im Zickzack das Land. Sie sollten unsere Panzer aufhalten. Sie sollten ...

Ein Chaos bleibt zurück

Wie Tuchfetzen liegen dort unten die gelben Kornfelder ausgebreitet. Die weißen Kopfhauben der Schnitterinnen leuchten wie Stecknadelknöpfe so klein herauf, und in langen Reihen stehen die Hocken der Korngarben. Im Schutze der deutschen Wehrmacht können die Bauern ihre Ernte einfahren. Doch jenseits der Front, auf bolschewistischer Seite, sind die schnittreifen Felder noch unberührt von arbeitsamer Hand. Oft schon haben wir das festgestellt, und häufig genug auch sind wir die Bahnstrecke entlanggeflogen, die uns nun als ein schnurgerades Band den Weg zur feindlichen Linie weisst.

Wo die Front verläuft, merken wir gar bald. Da meldet sich schon der rechte Kettenhund und gibt dem Kettenführer durch, daß sein rechter Motor durch Flaksplitter ausgefallen ist. Er muß umkehren, weil er im Verbandsflug mit dem einen stehenden Motor die nötige Geschwindigkeit nicht halten kann. Wir andern sind vom Ausfall unserer Nachbarmaschine nicht sonderlich erbaut, wird damit doch unsere eine Seite gegen angreifende Jäger entblößt. Nun, sie sollen kommen, wir werden ihnen zu begegnen wissen. Es ist ja nicht das erstemal, daß wir einen Strauß mit ihnen auszufechten haben. Die Bombenklappen sind bereits geöffnet. Nun warten wir noch auf die Transportzüge, die die Sowjettruppen aus dem entstehenden Kessel herausbefördern. Und das müssen wir verhindern. Der Feind muß sich zum Kampf stellen, soll von den beiden Zangen gepackt werden, darf nicht aus dem Sack entschlüpfen. Rollendes Material ist zu vernichten und der Eisenbahnknotenpunkt bei X ist zu zerstören. So lautet unser Auftrag.

Viele Einsätze vorher galten schon ähnlichen Zielen auf derselben Strecke. Aber nach jedem Erfolg wurde die Strecke länger. Wir stießen täglich immer weiter hinein ins Feindesland. Auch heute grasen wir eine Strecke ab, die wir noch nicht kennen. Mehrere hundert Kilometer liegen jetzt schon zwischen uns und dem Abflugplatz. Je weiter wir eindringen in den Riesenkessel, desto schwächer wird die feindliche Flakabwehr, desto größer aber auch die Möglichkeit, in den Abwehrbereich der Jäger zu geraten. Aus diesem Grunde gilt unsere volle Aufmerksamkeit dem feindlichen Luftraum.

Weit vor uns quillt nun eine dünne Rauchfahne über dem Bahnkörper. Ein fahrender Zug. Ein Ziel. — Wie die Katze über die Maus fallen wir über ihn her. Schräg zu ihm fällt die erste Bombenreihe. Eine Bombe reißt einen Wagen mit hoher Flamme auseinander. Der Zug schleppt sich noch einige Meter weiter, steht dann. Wagen purzeln durcheinander, kollern vom Gleis herunter, bleiben dann als Trümmerhaufen am Bahndamm liegen. Mehrere brennen lichterloh. Ein Chaos bleibt zurück.

Dieser Transportzug ist das erste Opfer, aber nicht das letzte. Dreimal noch schlagen wir in gleicher Weise zu, und dreimal müssen die Sowjets die Treffsicherheit unserer Kampfflugzeuge spüren. Bis zum befohlenen Endziel überholen wir keine Züge mehr. Die Strecke ist wie leergefegt. Zwar stehen auf kleineren Bahnhöfen noch verschiedene Züge, aber diese werden in der Falle sitzen, wenn wir den Knotenpunkt zerstört haben, den wir jetzt anfliegen.

Treffer im Motor, Verwundeter an Bord

Die größere Stadt X, in deren Vorort drei wichtige Bahnstrecken sich kreuzen, ist von zahlreichen Flakbatterien gegen Luftangriffe gesichert. Sie schießen nun auf uns aus allen Rohren. Wir sehen die Mündungsfeuer, die Detonationswölkchen. Die Serien der Batterien liegen verdammt gut. Mehrmals knallt es bedrohlich unter und neben unseren Tragflächen. Splitter durchschlagen die Bordwände. Die linke Wange des Bordmechanikers blutet. Ich sehe, wie er ins Taschentuch spuckt. Sagen kann er nichts, er knurrt nur, stößt mich an und zeigt mir — zwei Backenzähne und einen pfennniggroßen Eisensplitter. Sie liegen als blutige Klümpchen im Taschentuch. „Mensch, Hannes", fordere ich ihn auf, „Verbandszeug her!"

Wenige Minuten später hockt er, wenn auch leicht betäubt, wieder hinter seinem MG. Der ganze Kopf meines Kameraden Hannes ist fast von Mullbinden umhüllt. Ein Splitter sitzt noch im Unterkiefer. Da kann nur der Arzt helfen. Aber Hannes hält sich wacker. Nur sprechen kann er nicht, und das ist sein Kummer. Denn er hat einen mächtigen Zorn im Bauch. Er verschafft sich Luft dadurch, daß er wie wild auf die Flak zu schießen anfängt.

„Hannes", rufe ich ihm schließlich zu, „Munition sparen. Denk an die Jäger, die noch kommen können!" In der Zwischenzeit haben die Bombenschützen unserer beiden Flugzeuge die letzten schweren Brocken erdwärts wuchten lassen. Kaum sind die Schächte leer, drehen wir ab auf Heimatkurs. In der Biege beobachten wir die Wirkung unseres Angriffs. Über dem ganzen

... Eine Bombe reißt einen Wagen mit hoher Flamme auseinander . . .

Komplex der sich kreuzenden Schienenstränge wälzt sich ein undurchdringliches Rauchmeer dahin. Brände züngeln auf. Sonst ist nichts zu sehen als dicker, träger Qualm, Staub- und Dreckfontänen. Da wissen wir, daß unser Auftrag erfüllt ist.
Die Flak aber schießt immer noch heftig hinter uns her. Kaum haben sich die Flugzeuge in die Waagerechte gelegt, meldet der Funker von oben: „Der rechte Motor qualmt!"
Also doch Beschuß. Es läßt sich nicht leugnen. Der Flugzeugführer stellt fest, daß der Druckmesser für die Kühlflüssigkeit nicht mehr anzeigt. Bevor die Kolben sich festfressen können, stellt er den einen Motor ab. Unserem Kettenhund wird befohlen, bei uns zu bleiben, um, wenn Schlimmeres passieren sollte, der Staffel Bericht zu erstatten. Doch es ist nicht das erstemal, daß wir mit unserer He 111 den Einmotorenflug durchexerzieren. Das Vertrauen auf das fliegerische Können unseres Flugzeugführers wie auch auf

. . . Trommeln her, Trommeln her . . .!
Zeichnungen H. v. Medvey

die Güte unserer Maschinen ist in uns nicht zu erschüttern. Es wird auch diesmal klappen. Wir werden schon nach Hause kommen.

Luftkampf gegen mehrfache Übermacht

Ich liege in der Wanne und spähe nach hinten und nach unten. Immer wieder suchen meine Augen den Himmel ab. Das grelle Weiß der Wolken blendet mich fast. Ich rechne nach: Eine Stunde haben wir noch zu fliegen, bis die eigene Linie erreicht ist. Das ist ein verdammt langer Tampen. Hin und wieder lausche ich auf das Donnern des einen Motors. Es ist gesund wie immer. Hannes, mein Kamerad in der Wanne, hat sich tapfer gehalten. Ich weiß, daß er Schmerzen hat. Die eine Seite des Verbandes ist blutdurchtränkt. Dennoch steht er mit gespreizten Beinen über mir und hält aus den beiden Seitenfenstern nach feindlichen Jägern Ausschau.
Ist es ein Schmutzfleck im Fensterglas? Täusche ich mich nur? Ich starre nach achtern, bis mir die Augen tränen. Kurz unter dem Leitwerk sehe ich winzige Punkte. Sie verschwimmen beinahe am Horizont. Jetzt aber erkenne ich deutlich drei Doppeldecker, deren Umrisse langsam schärfer werden! Also doch Jäger!
„Drei Jäger von hinten", gebe ich nach vorne durch.
„Die haben uns gerade noch gefehlt", kommt es aus der Kanzel zurück. Gebt ihnen Saures!"
Hannes, der ohne Kopfhaube von unserer Unterhaltung nichts verstanden hat, tippe ich an und zeige nach hinten. Drei Finger hebe ich hoch, aber er hat die Jäger bereits entdeckt und den einen Vogel schon im Visier. Ich sehe nur noch, wie er seinen Verband aus dem Gesicht schiebt, um besser sehen zu können, da rattern auch schon gleichzeitig unsere Maschinengewehre los. Feuerstöße auf Feuerstöße verlassen unsere Rohre.
Es entwickelt sich ein Luftgefecht von äußerstei Heftigkeit. Die Sowjets müssen erkannt haben, daß wir nur mit einer Latte fliegen. Sie kommen sich überlegen vor, denn sie schieben sich immer näher an uns heran. Fünfmal setzen sie zum Angriff an, fünfmal schlägt ihnen ein wahrer Geschoßhagel entgegen. Als die eine Jagdmaschine mit einer langen Rauchfahne nach unten abkippt, lassen auch die anderen beiden von uns ab. Dann hat uns eine Wolkenbank in sich aufgenommen.

Fläche an Fläche mit einem Sowjetjäger

Doch wir sollen nicht erst zur Ruhe kommen. Kaum haben wir etwas Ordnung geschaffen in der Wanne, wo Trommeln und Hülsen wild durcheinander liegen, da ruft uns der Funker erneut an die noch heißen MGs. Nun wird's heiter, denke ich, als ich sehe, daß jetzt sogar sechs feindliche Jäger vom gleichen Typ sich hinter uns gehängt haben. Und es ist seltsam genug, daß jetzt eine ungeheure Ruhe über uns kommt, eine gelassene Ruhe und Sicherheit, die schon an Gleichgültigkeit grenzt. Denkt einer von uns daran, daß er getroffen werden könnte? Daß er seinen Einsatz mit dem Leben bezahlen müßte? Nein! Trotz der sichtbaren feindlichen Übermacht, dazu mit dem Bewußtsein, daß die eigene Maschine weniger als sonst manövrierfähig ist, kennt niemand von uns das Gefühl einer Angst. Wohl schlägt das menschliche Herz im rasenden Takt und droht die Brust zu zersprengen. Die Nerven möchten zerreißen, und das Blut hämmert in den Schläfen. Aber diese innere Wallung währt nur wenige Augenblicke.
Du oder ich! Ihr oder wir! Darauf allein kommt es jetzt an. Nur darauf. Schon aus weiter Entfernung fangen die Jäger zu schießen an. Oho, denken wir, so leicht soll euch die Beute nicht werden. Kommt nur etwas näher heran, dann sollt ihr unser Blei schmecken. Zu zweien kommen sie jetzt von links und rechts schräg von unten herauf an. Die eine Rotte bleibt im Hintergrund zurück. Wir haben plötzlich eine ausgezeichnete Schußposition. Unsere MG-Läufe speien glühende Fäden. Salve nach Salve jagen wir den Gegnern in die gedrungenen Rümpfe ihrer hummelförmigen Jagdmaschinen. Sie sind entschieden schneller als wir — und schon sind sie vorbei, zeigen im Messerflug ihre Stummelflächen mit dem Sowjetstern. Zweimal noch versuchen sie ihre Angriffe zu wiederholen. Vergeblich. Unser Motor arbeitet weiter. Die Nachbarmaschine bleibt uns treu zur Seite.
Da kommt schließlich die letzte Rotte der Doppeldecker näher und näher, die sich bisher außer Schußweite gehalten hat. Auf hundert Meter sind sie jetzt heran, da scheppert es mehrmals in unserer Bordverkleidung. Neben mir zersplittert eine Scheibe. Im gleichen Augenblick verspüre ich den schweren Körper meines Kameraden Hannes auf mich fallen. Die Last will mich schier erdrücken, ich kann kaum atmen. Ich habe aber keine Zeit, mich umzudrehen. Wie Verzweifelte schießen der Funker und ich auf den Jäger, der jetzt schon 50 Meter hinter uns herjagt. Es ist ein Kampf auf Leben und Tod. Zähe und verbissen klebt der Gegner wie eine Klette hinter unserem Leitwerk. Mehrmals zischt und pfeift es durch die Wand. Trommel um Trommel jagen wir aus den MG-Läufen — bis ich erschrocken merke, daß meine Munition verschossen ist.
„Trommeln her! Trommeln her!" schreie ich.
Plötzlich ist wieder Leben im Körper meines Kameraden Hannes, der langsam aus der ersten Betäubung erwacht. Von oben reißt er eine Trommel nach der anderen herunter und reicht sie mir. Es geht alles blitzschnell. Nun kann ich wieder schießen. Herrlich das Gefühl, wenn das Gewehr bellt und kläfft und rattert. Nur noch eine Trommel sitzt auf dem MG, sie ist die letzte . . .
. . . da fegt der Sowjetjäger in fast greifbarer Nähe über uns hinweg. Seine linke Tragfläche berührt fast unsere rechte. Hannes erkennt blitzschnell die Lage, stemmt sich mit letzter Kraft zum Seitenfenster hoch, reißt ein MG herum und feuert eine volle Trommel auf die feindliche Maschine ab.
Was ich jetzt sehe, geht so schnell vor sich, daß meine Augen kaum zu folgen vermögen. Eine tiefschwarze Rauchfahne hinter sich lassend, zieht der Doppeldecker steil nach oben, bleibt scheinbar für Sekundenlängen hoch aufgerichtet stehen, kippt dann kopfüber in die Tiefe. Abschuß. Aus. Die andere Jagdmaschine kreist noch, ohne einen Schuß abzugeben, in gebührender Entfernung über unsere Köpfe dahin und verschwindet ebenfalls schnell wie ein böser Spuk.
Dann sinkt aber auch Hannes merklich in sich zusammen, läßt sich in meine Arme gleiten und zeigt mit matter Handbewegung auf seinen Oberschenkel. Ich entdecke ein erbsengroßes Loch in der Kombination, aus der in dünnen Streifen Blut heraussickert. Zum zweiten Male muß ich den Sanitäter abgeben, schneide die Uniform auf und verbinde die Wunde. Steckschuß ohne Knochenverletzung.
Erst jetzt, nachdem die Erregung nach dem heißen Luftkampf abgeklungen ist, erinnere ich mich, daß Hannes, unserer tapferer Bordmechaniker, seinen hundertsten Feindflug gemacht hat. Er muß doch lächeln, als ich ihm die Hand drücke und ihm gratuliere. Ja, der eine Motor hat es dennoch geschafft. Eine halbe Stunde dauerte es noch, dann setzte unser Flugzeugführer sanft und „butterweich" unsere „Gustav" aufs Rollfeld, um jede unnötige Erschütterung zu vermeiden. Auf diese Weise stattete der Flugzeugführer seinen Dank dem Kameraden Hannes ab.
Als er nach der Landung vom Staffelkapitän den Jubiläumskorb, der traditionsgemäß einige Flaschen Wein, Rauchwaren und nahrhafte Kleinigkeiten enthielt, zum Geschenk bekam, meinte Hannes:
„Hab' ichs nicht gleich gesagt, daß heute etwas schief gehen würde? Im Skat verlieren, vom Urlaub träumen, Fliegenfänger im Haar, Hautkrem statt Zahnpasta — das konnte doch nicht gut gehen."
„Nun", erwiderte unser Chef, „das mit dem Urlaub wird ja jetzt genau und bestens hinhauen!"
Worauf Hannes, als er schon im Sanitätswagen auf der Bahre lag, vor sich hinlächelte und in den nichtvorhandenen Bart murmelte:
„Hm, so war das wieder nicht gemeint . . ."

Der Inspekteur des Sanitätswesens der Luftwaffe, Generalstabsarzt Prof. Dr. Hippke, wurde zum Generaloberstabsarzt befördert. Er leitet als Inspekteur den gesamten Sanitätsdienst der Luftwaffe, insbesondere den gesamten Verwundeten- und Krankenabschub der Wehrmacht auf dem Luftwege. Neben diesen Aufgaben hat sich der Inspekteur größte Verdienste um den Ausbau der luftfahrtmedizinischen Forschung und ihren Einsatz auf kriegswichtigen Gebieten erworben
(Aufn. Presse-Hoffmann

Die kleine Adler-Fibel

Die Randbemerkung

Im Jahre 1912 veranstaltete die deutsche Fliegerei einen Wettbewerb für den besten deutschen Flugmotor. Die Ausschreibung hierzu bestimmte: „Aluminium und Aluminiumlegierungen dürfen bei Kolben oder Schubstangen nicht verwendet werden." Diese Ausschreibung wurde einem damals in der Fliegerei tätigen Offizier dienstlich übergeben, worauf er an den Rand folgende Bemerkung schrieb: „Beim nächsten Preisausschreiben für einen Vogel wird wahrscheinlich die Verwendung von Flügeln verboten. Die Kolben müssen aus Pappe oder Marzipan sein, wenn sie aushalten, soll man ihnen den Preis geben."

Unerhört!

Selbstverständlich kam diese Randbemerkung des betreffenden Offiziers auch seinen vorgesetzten Stellen zu Gesicht. Er erhielt folgende Antwort: „. . . er möge sich einer Stellungnahme zu technischen Problemen enthalten, für deren Beurteilung es ihm an Erfahrungen fehle, und auch solle er die Form der gebräuchlichen Berichterstattung nicht vernachlässigen."
Dieser Mann, der sich erkühnt hatte, eine amtliche Ausschreibung mit einer witzigen Randbemerkung zu versehen, war der damalige — Major Siegert, der später als Oberstleutnant Inspekteur der Fliegertruppen des Weltkriegs wurde! Heute gehört der Aluminiumkolben längst zum Flugmotor wie die Tragfläche zum Rumpf.

Ostsee des Südens

Fortsetzung von Seite 535

künftige Londoner „Kriegslandschaft" passen konnte. Die englischen Staatsmänner machten aber auch hier die Rechnung ohne den Führer; denn der von England schließlich am 3. September 1939 entfesselte Krieg nimmt ja auf allen Gebieten einen so ganz anderen Verlauf, daß die Türkei sich der stets uneigennützigen und segensreichen Freundschaftsbeziehungen sowie der alten ruhmreichen Waffenbrüderschaft mit Deutschland wieder erinnerte und am 18. Juni 1941 ein Freundschaftsabkommen mit dem Großdeutschen Reich schloß. Wie klug Ankara daran tat, das hat der packende Aufruf des Führers vom 22. Juni ds. Js., als die siegreiche deutsche Wehrmacht mit ihren tapferen Verbündeten in einer beispiellosen gewaltigen Front vom Eismeer bis zum Schwarzen Meer gegen die bolschewistische Weltgefahr antrat, enthüllt: Moskau hatte in seinem weltrevolutionären Größenwahn auch die Sowjetisierung der türkischen Meerengen beabsichtigt! Während Hitler also mit der Waffe nun auch für die vitalen Interessen der Türkei ficht, hat Churchill durch sein widernatürliches Bündnis mit den Bolschewisten den angeblichen Freund in Ankara genau so verraten wie alle einst England freundlichen Völker in Europa und Asien.

Rotes „Schwarzes Meer"

Für die sowjetische Kriegsmarine und Luftwaffe geht es im Operationsgebiet des Schwarzen Meeres nicht allein um die Behauptung ihrer Häfen, Küstenpositionen bzw. Flugplätze und die Operationsmöglichkeiten ihrer Kampfeinheiten, sondern eben so sehr auch um die Aufrechterhaltung der kürzesten Versorgungswege aus Transkaukasien. Es überrascht daher nicht, daß die bolschewistischen Machthaber schon frühzeitig die sogenannte „Schwarzmeerflotte" einem eigenen Volkskommissariat unterstellt hatten und ihrem Ausbau im Zuge der planmäßigen Kriegsvorbereitungen verstärkte Aufmerksamkeit widmeten. So verfügte bei Beginn der deutschen Ostoffensive der sowjetrussische Marinebefehlshaber in Sewastopol über ein Schlachtschiff „Parischkaja Kommuna", vier Kreuzer von 6000 bis 8000 t und zwei Neubauten der Kirow-Klasse (9000 t) sowie drei Flottillenführer von 3000 t. Die Flottillenklasse sollte bis Ende 1941 auf zehn Boote ergänzt werden. Bis auf fünf waren die 15 Zerstörer der Schwarzmeerflotte modernen Typs, ebenso die drei Torpedoboote von je 740 t. An U-Booten waren 12 große von je 1000 t sowie 15 mittlere und 11 kleinere vorhanden. 4 Minenleger, 13 Minensucher und etwa 100 Schnellboote ergänzten den Bestand. Hinzu kamen natürlich noch See- und Landflugzeuge sowie Hilfskriegsschiffe und Truppentransporter, deren Anzahl allerdings nicht bekannt geworden ist. Auf alle Fälle hatten die Sowjetrussen, der wirtschaftspolitischen und militärischen Bedeutung des Schwarzen Meeres entsprechend, allem Rechnung getragen, wie auch der Fall des stärksten ukrainischen Marinebollwerkes von Nikolajew eindeutig bewiesen hat, wo unseren Soldaten neben einigen unvollständigen Zerstörern und Kreuzern sogar ein im Bau begriffenes Riesenschlachtschiff von 35 000 t in die Hände fiel! Inzwischen haben die kampferprobten Verbände der deutschen Luftwaffe, unterstützt durch die tapferen Kameraden der verbündeten Luftflotten, — so wurden z. B. im OKW-Bericht bereits mehrmals in diesem Operationsgebiet die rumänischen Flieger lobend erwähnt — sowie deutsche und verbündete Marineeinheiten schon gehörig unter der sowjetrussischen Schwarzmeerflotte aufgeräumt. Eine Flucht der bolschewistischen Flotte aus dem Schwarzen Meer ist infolge der geschlossenen Meerengen und infolge der Beherrschung des Ägäischen Meeres durch die Achsenmächte eine absolute Unmöglichkeit. Ihr Schicksal wird sich daher in der „Ostsee des Südens" mit mathematischer Sicherheit genau so erfüllen wie in den Gewässern des baltischen Raumes und im nördlichen Eismeer!

Reicher Segen der Schwarzen Erde

Hier, wo einst auf fruchtbarstem Boden nur grenzenlose und unbebaute Steppe vorherrschte, und noch ein Günstling der Kaiserin Katherina II. ihr die berühmt gewordenen „Potemkinschen Dörfer" vormachen konnte, hatten eigentlich erst seit Beginn des 19. Jahrhunderts viele Tausende von württembergischen Kolonisten in einträchtiger Zusammenarbeit mit dem fleißigen Volk der Ukrainer die größte Kornkammer Europas entwickelt. Schon 1794 wurde „Neu-Rußland" — wie Katharina dieses, dem Tatarenchan der Krim (einem Vasallen des Sultans von Konstantinopel) entrissene Steppengebiet zunächst benannte — in Odessa ein Handelshafen am Schwarzen Meer gegeben. Mit dem wachsenden Wohlstand des Hinterlandes blühte dieser Handelsplatz, vor allem nach der Erbauung eines Eisenbahnnetzes in der kornwogenden Steppe um die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, zusehends auf. Eine Kette von luxuriösen Villen- und Badeorten westeuropäischen Gepräges säumte allmählich die Meeresküste. Auf der Krim-Halbinsel — der russischen Riviera —, die klimatisch und landwirtschaftlich außerordentlich begünstigt und durch ihren Weinbau weltberühmt geworden ist, sowie an den Küsten des „Asowschen Meeres", das mit 37 600 qkm Flächeninhalt eine beachtliche Ausbuchtung des Schwarzen Meeres darstellt, entwickelten sich gleichfalls in Sewastopol, Kertsch und Rostow wichtige Handelsplätze und militärische Stützpunkte neben prächtigen Kurorten in einer der schönsten Landschaften, die das riesige russische Reich aufzuweisen hat. Livadia auf der Krim beherbergte in weißen Prunkschlössern die Sommerresidenz des letzten Zaren. Oberhalb des Asowschen Meeres, zwischen Rostow und Charkow, ist eine auf den gewaltigen Steinkohlenfeldern des Donez-Beckens aufgebaute Schwerindustrie konzentriert. Nach Osten, wo jenseits des Kaukasus die sowjetrussisch-türkische Grenze beginnt, liegen nach dem Kaspischen Meer zu die ergiebigen Ölfelder von Baku, deren kostbare Ausbeute unaufhörlich durch zwei riesige Rohrleitungen in die sowjetrussischen Schwarzmeerhäfen Batum und Tuapse fließt. Im Gegensatz zu der gut gegliederten und für die Schiffahrt günstigen Nordküste ist die 250 km entfernt liegende Südküste des Schwarzen Meeres, wo das Pontische Gebirge steil abfällt, sehr hafenarm. Wichtig sind hier nur die türkischen Häfen von Eregli, dem Verladezentrum des Kohlenbeckens von Zonguldak, und Samsun und Trapezunt. Die überragende Bedeutung Istanbuls wurde ja bereits im Zusammenhang mit der Dardanellenfrage eingehend erörtert. An der bulgarischen Küste ist Burgas als Endpunkt der von der Orientlinie abzweigenden Bahn durch Ostrumelien von besonderer Wichtigkeit, wie auch der eisfreie Hafen von Varna als Umschlagplatz für Getreide und sonstige

ERNTEN 37 BIS 39 + MUSTERCIGARETTEN + MISCHUNGSNUMMER R 6 o/M

REEMTSMA
SORTE
»R6« o/M

H. F. & PH. F. REEMTSMA + CIGARETTENFABRIKEN + HAMBURG-BAHRENFELD

doppelt fermentiert

4 Pf

Agfa

Ein Begriff für photographische Wertarbeit

Stationäre Motoren

Flugmotoren

ZÜNDAPP ZUVERLÄSSIG

ZÜNDAPP-WERKE G.M.B.H NÜRNBERG

Mampe Stargard

GEGR. 1835

Das Ur-Haus für Mampe's bittere Tropfen „Marke Ur-Mampe"

landwirtschaftliche Produkte sowie für den Import von Industriewaren und außerdem als schönstes Seebad Bulgariens allgemein bekanntgeworden ist. Der weiter nördlich liegende, mit der Donau verbundene rumänische Handels- und Kriegshafen Constanza hat als Ausgangspunkt für die rumänischen Überseeverbindungen und vor allem in der Gegenwart als Marinestützpunkt der verbündeten europäischen Mächte eine hervorragende Bedeutung erlangt.

So rundet sich das wirtschaftspolitische und strategische Bild des Schwarzen Meeres und der türkischen Meerengen, die eine ähnliche Funktion für die „Ostsee des Südens" haben, wie die Lungen im menschlichen Organismus. Dieses große Binnenmeer wird als Handelsstraße ersten Ranges ebenfalls eine segensreiche Zukunft haben; denn die vom Bolschewismus vernachlässigten bzw. nur unter militärischen Blickpunkten forcierten Schwarzmeergebiete lassen sich als riesige Versorgungsräume des neuen Europa noch ungemein entwickeln. Die vier gewaltigen Ströme: Donau, Dnjestr, Bug und Dnjepr, die ins Schwarze Meer münden, werden eine ähnlich große Bedeutung als Verkehrsträger erhalten wie das von der britischen Herrschaft erlöste Mittelmeer.

Denken und Raten

Magische Figur

a a a a a a, b b b b, e e e e e e, h h, l l, r r r r r r r, s s, t t, u u u u, w

Die Buchstaben ergeben, richtig eingesetzt, waagerecht und senkrecht die gleichen Wörter folgender Bedeutung: 1 Ausmaß der Kolbenbewegung, 2 Quellfluß der Weser, 3 männlicher Vorname, 4 Stadt in Niederschlesien, 5 Bodenfläche, 6 Niederschlag. 53732

Einsetzrätsel

—gott, Ab—tung, —mi, Be—mundung, Ru—bank, Ehr—
Die durch Striche angedeuteten Lücken in den einzelnen Wörtern sind derart auszufüllen, daß bekannte Hauptwörter entstehen. Die eingesetzten Buchstabengruppen sind die einzelnen Wörter eines Ausspruchs von Hölderlin. 53846

Auflösungen aus Heft 20

Erdkundliches Kreuzworträtsel: a) 1 Kaub, 3 Unna, 5 Ottawa, 6 Bardia, 7 Alle, 8 Hase; — b) 1 Kuba, 2 Bode, 3 Utah, 4 Aare.

Rösselsprung: Warum. Will jemand einen Rat von dir, So gib ihm keinen, folge mir! Rätst du ihm ab, um seine Huld, Bist du im Augenblick gebracht; Rätst du ihm zu, so bist du schuld An jeder Dummheit, die er macht. Drum rate nie und schweige still — Es tut doch jeder, was er will. Von Otto Sommerstorff

Mölders und seine Männer

Von Major Fritz von Forell

Von den Fliegern kann man nie genug lesen. Jeder neue Einsatz eines Geschwaders bedeutet einen Roman, jeder Feindflug ein neues Abenteuer. Der Flieger, vor allem der Jagdflieger, kämpft noch den Einzelkampf mit dem Feind, und soviele Siege auch jemand wie unser Werner Mölders errungen hat und immer weiter erringt von Kriegsschauplatz zu Kriegsschauplatz, es ist doch immer ein neuer und ein besonderer Kampf gewesen mit Einzelheiten, unerwarteten Wendungen, einem Höhepunkt der Gefahr. Solche Abwechslung liebt der Flieger, dessen Herz im Luftkampf mitschwingt, und nach der Heimkehr zum Horst hat er den Kameraden viel zu erzählen. Major Fritz von Forell hat sich unter die Kameraden vom Jagdgeschwader des Obersten Mölders gesetzt und hat sich vor allem von Mölders selbst erzählen lassen, Kampf um Kampf, die einzelnen dramatischen Augenblicke, Fallschirmabsprung, Geschwadereinsatz, vom hohen Lied der Fliegerkameradschaft. Er hat sich aus der Jugend und von der militärischen Ausbildung des Geschwaderkommodore berichten lassen, von seinen Erlebnissen in der Legion Condor in Spanien, von den Kämpfen und Siegen am Himmel Frankreichs und Englands. Der ganze Werdegang vom Flugzeugführer auf der Kampffliegerschule bis zum Meister im Luftkampf wird mit Mölders' eigenen Worten auf eine dramatische und einmalige Weise lebendig. Der Verfasser hat sich Tagebücher und Briefe von ihm erbeten. Und wie jeder echte Held ist Oberst Mölders schlicht und bescheiden, er verweist immer und immer auf seine Männer und ihre Verdienste. Oft genug haben sie ihn herausgehauen im heißesten Luftkampf; oft hat er einem Kameraden beigestanden. Das ganze Geschwader ist untereinander auf Leben und Tod verschworen, einer ist nichts, aber alle zusammen sind eine unbesiegbare Einheit.

Aber noch eins wird, ebenfalls in Mölders' eigenen Worten, deutlich: Wie auf die Kämpfer in der Luft, so kommt es auch auf die Männer des Geschwaders am Boden an, auf die Bordwarte, die die Maschinen wie ihre eigenen Kinder pflegen, auf das Waffenpersonal, auf jeden einzelnen. Sie alle sind Mölders' gute Kameraden, und sie nehmen Teil an ihrer verantwortungsvollen Arbeit. So ist ein ausgezeichnetes, frisch aus dem Erleben geschöpftes Fliegerbuch entstanden: „Mölders und seine Männer" lautet der Titel, es ist erschienen in der Adler-Bücherei des Scherl-Verlags, Berlin. 128 Seiten stark, mit einer Menge eindrucksvoller Photos von Mölders und den Männern seines Geschwaders. Alle die großen kämpferischen und kameradschaftlichen Erlebnisse sind hier aus der Quelle geschöpft zu lesen. Oberst Mölders erzählt von sich und seinen Kameraden. Jeder wird dabeisein wollen und zuhören dürfen!

W. W. Bechtle

Alles mit Humor

Zeichnungen: Mauder (4), Rechenberg (1), Bartha (1), L'Aquilone, Rom (1)

„Interessieren Sie sich für eine Lebensversicherung zu ganz günstigen Bedingungen?"

Prahlerei

Zwei Werkpiloten, die für zwei Flugzeugfirmen neue Typen einfliegen, unterhalten sich.

„Die beste Maschine hat doch meine Firma herausgebracht", prahlt der eine. „Kürzlich habe ich für den Start nur zwanzig Meter Anlaufstrecke gebraucht!"

„Na, gestern habe ich unsere neue Kiste eingeflogen", berichtet der andere. „Als ich zum Start gerade Vollgas geben will, merke ich, daß ich schon fünfzig Meter hoch bin."

Prima Fallschirme!

„Verkaufe prima Fallschirme zu konkurrenzlosen Preisen. Bei Nichtöffnen wird der Kaufpreis garantiert zurückgezahlt."

„Kinder stellt euch doch nicht gar so dämlich, nehmt euch ein Beispiel an den deutschen Nachtjägern!"

Tanken in der Luft

„Sehen Sie, Fräulein, dieses Gefühl hat man auch als Jäger, wenn man sich plötzlich dem Feind Aug' im Aug' gegenübersieht"

Rechts: In Afrika: „Feste, Max, den Schatten müssen wir ausnützen!"

Staffelhunde unter sich: „Seit sie ihm die Abschußstreifen seiner Staffel aufgemalt haben, hat er glatt den Größenwahn!"

Du, Heini, ich glaub' Onkel Edi ist doch kein großer Flieger, er hat es abgelehnt, mit meinem selbstgebauten Flugzeug vom Balkon aus zu starten!"

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 4 bzw 6 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 10. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany